

Projekt (naziv projekta)	Razvoj regionalnega železniškega omrežja s poudarkom na Bohinjski progi, infrastrukture in storitev izvajanja javnega potniškega prometa
Sklop projekta	Izvedba infrastrukturnih posegov za izboljšanje železniške infrastrukture
Ključna razvojna prioriteta v RRP¹	Bolj povezana regija
Ukrep(i) znotraj ključne razvojne prioritete iz RRP²	Ukrep Povečanje obsega, kakovosti in dostopnosti do storitev JPP Ukrep Izboljšanje cestne, železniške ter komunikacijske infrastrukture
Ostale razvojne prioritete, na katere se projekt nanaša	Bolj pametna regija
Ukrepi znotraj ostalih razvojnih priorit	Ukrep Infrastruktura in podporno okolje za povečanje konkurenčnosti gospodarstva v regiji
Opis projekta³	<p>Projekt obsega infrastrukturne posege na vseh krakih homogenega omrežja neelektrificiranih enotirnih regionalnih železniških prog, ki iz Severno Primorske regije segajo v sosednji regiji (Gorenjsko in Obalno-kraško) ter preko državne meje v Italijo. Te proge so:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proga št. 70 Jesenice – Sežana (129,185 km) - proga št. 71 cepišče Šempeter – Vrtojba – drž. meja (1,855 km) - proga št. 72 Prvačina – Ajdovščina (14,833 km) - proga št. 73 cepišče Kreplje – Repentabor – drž. meja (2,501 km) <p>Železniško omrežje v regiji je v slabem stanju. Zaradi dolgih odsekov med posameznimi izogibališči je prepustnost proge nizka in ne omogoča povečanja frekvence vlakov ter oblikovanja vozniških redov, ki bi bili bolj prilagojeni potrebam uporabnikov. Vodenje prometa je zastarelo, postanki ob križanjih vlakov so dolgi, iz varnostnega vidika je problematična možnost človeških napak. Potniška infrastruktura na večini postaj je neustrezna; peroni so prekratki, preozki in prenizki in kot taki ne ustrezajo veljavnim standardom. Informacijska oprema je pomanjkljiva. Na progi je več kritičnih točk (nestabilne brežine), kjer občasno prihaja tudi do nesreč (naletov na skale, iztirjenj).</p> <p>Ob ustrezni posodobitvi in vzpostavitvi kakovostne prevozne ponudbe lahko železnica postane hrbtenica trajnostno naravnane prometne sistema regije.</p> <p>Projekt predstavlja prvo fazo posodobitve omrežja, ki zajema naslednje posege (v oklepajih je navedena predvidena okvirna vrednost posameznega posega):</p> <ul style="list-style-type: none"> - zagotovitev varnega odvijanja prometa (sanacijo nestabilnih brežin in ostalih kritičnih točk); - posodobitev postaj Bled jezero, Bohinjska Bistrica, Podbrdo, Grahovo, Most na Soči, Anhovo, Nova Gorica, Prvačina, Štanjel, Ajdovščina; - gradnjo novih izogibališč na nekdanjih postajah v skladu s predvidenim načrtom obratovanja (vožnje potniških vlakov v enournem taktu), predvidoma: Soteska, Hudajužna, Avče, Volčja Draga; - izgradnjo novih postajališč Šempeter pri Gorici in Vrtojba; - izgradnjo ustreznih peronov in ostale infrastrukture na vseh preostalih postajališčih; - izgradnjo manjkajočega zveznega loka med progama št. 70 in 71 v Šempetru pri Gorici na obstoječi trasi; - modernizacijo signalnovarnostnih naprav in vzpostavitev centralnega daljinskega vodenja prometa; - Hidrosanacija bohinjskega predora - Preveritev novih tras (npr. Ajdovščina – Ljubljana) <p>Elektrifikacija prog s tem projektom ni predvidena. Prav tako niso predvidene spremembe poteka trase. V okviru izgradnje sistema GSM-R v letih 2015-2017 je bil</p>

¹ Ustrezno razvojno prioriteto izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

² Ustrezen/ustrezne ukrepe izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

³ Maksimalno 5.000 znakov s presledki.

	<p>na celotnem omrežju položen kabel, ki omogoča in hkrati poceni vzpostavitev daljinskega vodenja prometa.</p> <p>Za vodenje projekta bi bila smiselna ustanovitev regionalnega upravljavca železniške infrastrukture, ki bi lahko bil v isti pravni osebi združen z regionalnim upravljavcem javnega potniškega prometa.</p> <p>V naslednji fazi (obdobje 2028-2034) se predvidi nadgradnja celotnega omrežja v kategorijo D4 (zamenjava celotnega zgornjega ustroja prog s potrebnimi korekcijami spodnjega ustroja).</p>		
Ciljna skupina, ki jo projekt naslavlja	<ul style="list-style-type: none"> - vsakodnevni lokalni uporabniki (dnevni migranti – zaposleni, dijaki, študentje ...); - občasni uporabniki (upokojenci, poslovni uporabniki ...); - turisti (bodisi za prihod v destinacijo, bodisi za premikanje znotraj destinacije oz. med posameznimi destinacijami (npr. Bohinj – Posočje)); - dnevni obiskovalci turističnih destinacij; - uporabniki posebnih turističnih prevozov; - gospodarstvo (pošiljatelji in prejemniki pošiljk v tovornem prometu); - razni železniški prevozniki (uporabniki infrastrukture za potrebe tovornega in potniškega prometa). 		
Cilji projekta	<ul style="list-style-type: none"> - omogočanje kakovostne ponudbe javnega potniškega prometa (potniški vlaki v enournem taktu, avtovlak med Primorsko in Gorenjsko v največ triurnem taktu); - omogočanje razvoja atraktivnih turističnih produktov, vezanih na železniški prevoz; - omogočanje razvoja multimodalnih mobilnostnih rešitev; - povečanje varnosti; - delno skrajšanje voznih časov zaradi sodobnejšega in učinkovitejšega vodenja prometa; - do uporabnikov prijaznejša infrastruktura; - zmanjšanje cestnega prometa in prometne obremenitve mest; - povečanje socialne enakopravnosti uporabnikov prevozov. 		
Kazalniki za spremljanje projekta⁴	<ul style="list-style-type: none"> - A: Število novih linij JPP - povprečno dnevno število potniških vlakov v eno smer - B: letno število prepeljanih potnikov - C: Uvedena avtomatizacija vodenja prometa 		
Izhodiščna vrednost kazalnika (l. 2020)	<ul style="list-style-type: none"> - A: 5 - B: 500.000 - C: 0 		
Ciljna vrednost kazalnika (l. 2027)	<ul style="list-style-type: none"> - A: 20 - B: 1.200.000 - C: 1 		
Viri podatkov za spremljanje kazalnikov	<ul style="list-style-type: none"> - vozni red - podatki prevoznika (trenutno Slovenske železnice) - SURS 		
Nosilec projekta	<ul style="list-style-type: none"> - lastnik infrastrukture (RS, v njenem imenu DRSI) ali - regionalni upravljavec infrastrukture (trenutno ne obstaja) 		
Partnerstvo v projektu	<ul style="list-style-type: none"> - RS (MzI, DRSI) - regionalni upravljavec infrastrukture (pobuda) - občine 		
Trajanje projekta	2021-2027		
Stroški projekta in predvideni viri financiranja projekta (EU sredstva, nacionalna sredstva, lastna sredstva)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;"> <p>Ocenjena vrednost projekta: 200.000.000 EUR, od tega na območju severnoprimske regije 100.000.000 EUR Gorenjska regija: 100.000.000 EUR Viri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nacionalna sredstva - EU sredstva - podnebni sklad </td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> <p>Deleži:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do 20% - do 80% </td> </tr> </table>	<p>Ocenjena vrednost projekta: 200.000.000 EUR, od tega na območju severnoprimske regije 100.000.000 EUR Gorenjska regija: 100.000.000 EUR Viri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nacionalna sredstva - EU sredstva - podnebni sklad 	<p>Deleži:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do 20% - do 80%
<p>Ocenjena vrednost projekta: 200.000.000 EUR, od tega na območju severnoprimske regije 100.000.000 EUR Gorenjska regija: 100.000.000 EUR Viri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nacionalna sredstva - EU sredstva - podnebni sklad 	<p>Deleži:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do 20% - do 80% 		

⁴ Skladni s kazalniki, definiranimi v Strateškem delu RRP 2021–2027, lahko pa dodate tudi nove, specifične kazalnike za posamezen projekt.

Sklop projekta	Vzpostavitev posebnih turističnih prevoznih produktov na Bohinjski progi
Ključna razvojna prioriteta v RRP⁵	Bolj povezana regija Opomba: možnost umestitve sklopa projekta, kot samostojnega projekta v razvojno prioriteto: Pametna regija
Ukrep(i) znotraj ključne razvojne prioritete iz RRP⁶	Ukrep Povečanje obsega, kakovosti in dostopnosti do storitev JPP
Ostale razvojne prioritete, na katere se projekt nanaša	Bolj pametna regija
Ukrepi znotraj ostalih razvojnih priorit	Ukrep Razvoj, promocija in trajnostne oblike turizma Ukrep Izgradnja manjkajoče infrastrukture za razvoj turizma
Opis projekta⁷	<p>Bohinjska železnica od Jesenic preko Gorice do Trsta je bila zgrajena kot del smelega projekta t.i. novih alpskih železnic, s katerim je avstro-ogrska država povezala Dunaj, Prago in München z Jadranom. Zaradi političnih sprememb in preusmeritve prometnih tokov ter posledične odsotnosti modernizacij se je večina impozantnih gradbenih objektov na progi ohranila v praktično izvorni obliki. Med njimi izstopajo: solkanski most, bohinjski predor, viadukt čez Idrijco v Bači pri Modreju, poslopje novogoriške železniške postaje, kurilnica (remiza) v Novi Gorici itd. Ti in še nekateri drugi objekti so v okviru Poti miru od Alp do Jadrana vključeni v poskusni seznam svetovne dediščine pri Unescu.</p> <p>Arhitekturna in tehniška dediščina Bohinjske železnice predstavlja skupaj s privlačno pokrajino, po kateri poteka, enega glavnih adutov za turistično trženje proge in oblikovanje novih turističnih produktov, hkrati pa prispeva tudi k atraktivnosti vsakodnevnih prevozov. Bohinjsko progo se kot prvovrstna kulisa že desetletja uporablja za vožnje muzejskih in drugih turističnih vlakov, razna snemanja ipd. Slovita založba turističnih vodnikov Lonely Planet je vožnjo po Bohinjski progi uvrstila med 60 najzanimivejših potovanj z vlaki na svetu. Nove priložnosti se odpirajo na področju čezmejnega sodelovanja; v Trstu se pravkar prenavlja končna postaja Bohinjske proge, v kateri bo železniški muzej in razne turistične vsebine (med drugim hotel), postaja pa bo služila za odhode turističnih vlakov po Bohinjski progi tudi v smeri Slovenije; v ta namen je bil leta 2017 že obnovljen odsek Bohinjske proge med Opčinami in državno mejo pri Repentabru. Prav tako se odpirajo možnosti za oblikovanje nove turistične ponudbe v navezavi z avstrijsko Koroško.</p> <p>Potencial za turistično trženje proge poleg zgoraj navedenega predstavljajo tudi močni centri stacionarnega turizma ob sami progi (območje Julijskih Alp, Posočja, severnega Jadrana) in bližina večjih mest (Trst, Videm, Benetke, Ljubljana, Beljak, Celovec ...).</p> <p>V turizmu ima Bohinjska proga najmanj dve funkciji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - služi kot trajnostno prevozno sredstvo za prihod v destinacijo, premikanje turistov po destinaciji oz. med posameznimi destinacijami po progi; destinacije razbremenjuje pritiska avtomobilskega prometa, omogoča bolj reguliran obisk in povečuje kvaliteto turističnega doživetja destinacije; - omogoča oblikovanje posebnih turističnih prevoznih produktov, ki so turistična atrakcija že sami po sebi in privabljajo turiste v destinacije na območju proge. <p>Najbolje uveljavljeni in prepoznavni turistični produkt Bohinjske proge je muzejski vlak, ki vozi že od leta 1986. Ponudba izletov z njim vključuje različne programe (z gorenjske smeri v Brda, iz Nove Gorice na Bled, tematske vožnje v počastitev spomina na dogodke v 1. sv. vojni itd.). Izleti nastajajo v sodelovanju prevoznika (Slovenskih železnic) z zasebnimi organizatorji izletov (agencijami) na popolnoma tržni osnovi, za razliko od podobnih ponudb v sosednjih državah, kjer so dokaj</p>

⁵ Ustrežno razvojno prioriteto izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

⁶ Ustrezen/ustrezne ukrepe izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

⁷ Maksimalno 5.000 znakov s presledki.

	<p>običajne javne finančne podpore iz naslova ohranjanja kulturne dediščine, razvoja alternativne turistične ponudbe itd. Tudi zaradi tega dejstva, ob hkrati vedno večjih stroških vzdrževanja muzejskih vozil, pomanjkanju kadra itd., se produkt izletov z muzejskim vlakom v zadnjih letih sooča z vedno večjimi težavami in slabšo zanesljivostjo.</p> <p>Na Bohinjski progi obstaja poleg muzejskega vlaka možnost oblikovanja zelo različnih turističnih produktov, izvedljivih v različnih smereh, z različnimi voznimi sredstvi (sodobnimi in historičnimi) in za različne tržne segmente končnih strank. Nekaj idej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - železniško potovanje po Poti miru od Alp do Jadrana; - kulinarska potovanja v Brda, Vipavsko dolino, na Kras ...; - turistična povezava med Trstom in avstrijsko Koroško (Celovcem, Beljakom) – v obe smeri; - luksuzno potovanje po celotni Transalpini od Prage ali Dunaja do Trsta (ali obratno); - itd. <p>Predlagani projekt vzpostavitve posebnih turističnih prevoznih produktov na Bohinjski progi zajema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - akcijski načrt razvoja možnih turističnih prevoznih produktov z umestitvijo v obratovalni in trženjski koncept Bohinjske proge ter z določitvijo razmerij med posameznimi deležniki; - zagotovitev primernih voznih sredstev (novih ali rabljenih), njihovo obnovo oz. preureditev za potrebe turističnih prevozov; - delno sofinanciranje produktov v zagonski fazi. <p>Projekt omogoča in spodbuja različne načine sodelovanja javnih in zasebnih subjektov.</p>
Ciljna skupina, ki jo projekt naslavlja	<ul style="list-style-type: none"> - oblikovalci turistične ponudbe (turistične agencije, destinacijske organizacije) - ponudniki turističnih in gostinskih storitev - organizacije s področja kulture, turizma, izobraževanja (društva, javni zavodi ...) - končne stranke – turisti, dnevni obiskovalci
Cilji projekta	<ul style="list-style-type: none"> - oblikovanje atraktivne, inovativne in trajnostne turistične ponudbe - vključitev različnih deležnikov v oblikovanje ponudbe - spodbujanje javno-zasebnih partnerstev - promocija trajnostnega načina prevoza - regulacija turističnega obiska v destinacijah - blaženje sezonskih nihanj
Kazalniki za spremljanje projekta⁸	<ul style="list-style-type: none"> - A: število voženj (izletov) s posebnimi turističnimi vlaki - B: število različnih turističnih produktov (programov) na Bohinjski progi, dostopnih najširši javnosti - C: število prepeljanih potnikov s posebnimi turističnimi vlaki - D: povprečna cena paketa na osebo
Izhodiščna vrednost kazalnika (l. 2020)	<ul style="list-style-type: none"> - A: 30 - B: 3 - C: 6.000 - D: 60 €
Ciljna vrednost kazalnika (l. 2027)	<ul style="list-style-type: none"> - A: 60 - B: 8 - C: 10.000 - D: 90 €
Viri podatkov za spremljanje kazalnikov	<ul style="list-style-type: none"> - prevoznik - nosilci produktov, organizatorji izletov
Nosilec projekta	<ul style="list-style-type: none"> - regijske razvojne agencije ali - regionalni upravljavec JPP (trenutno ne obstaja)
Partnerstvo v projektu	<ul style="list-style-type: none"> - lokalne in regionalne destinacijske organizacije

⁸ Skladni s kazalniki, definiranimi v Strateškem delu RRP 2021–2027, lahko pa dodate tudi nove, specifične kazalnike za posamezen projekt.

	<ul style="list-style-type: none"> - prevoznik (trenutno Slovenske železnice) - zasebni partnerji (turistično gospodarstvo) - razne kulturne, turistične, izobraževalne organizacije in društva - občine 		
Trajanje projekta	2021–2027		
Stroški projekta in predvideni viri financiranja projekta (EU sredstva, nacionalna sredstva, lastna sredstva)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;"> Predvidena vrednost projekta: 2.250.000 €, od tega na območju Severnoprimske regije 1.125.000 € (Gorenjska regija: 1.125.000 EUR, Obalno-kraška regija: 225.000 EUR) Viri: <ul style="list-style-type: none"> - nacionalna sredstva - EU sredstva - Sredstva občin/regije - sredstva zasebnih partnerjev </td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> Deleži: <ul style="list-style-type: none"> - do 40% - do 40% - do 10% - do 10% </td> </tr> </table>	Predvidena vrednost projekta: 2.250.000 € , od tega na območju Severnoprimske regije 1.125.000 € (Gorenjska regija: 1.125.000 EUR, Obalno-kraška regija: 225.000 EUR) Viri: <ul style="list-style-type: none"> - nacionalna sredstva - EU sredstva - Sredstva občin/regije - sredstva zasebnih partnerjev 	Deleži: <ul style="list-style-type: none"> - do 40% - do 40% - do 10% - do 10%
Predvidena vrednost projekta: 2.250.000 € , od tega na območju Severnoprimske regije 1.125.000 € (Gorenjska regija: 1.125.000 EUR, Obalno-kraška regija: 225.000 EUR) Viri: <ul style="list-style-type: none"> - nacionalna sredstva - EU sredstva - Sredstva občin/regije - sredstva zasebnih partnerjev 	Deleži: <ul style="list-style-type: none"> - do 40% - do 40% - do 10% - do 10% 		

Sklop projekta	Strategija upravljanja s kulturno dediščino Bohinjske železnice
Ključna razvojna prioriteta v RRP⁹	Bolj povezana regija Opomba: možnost umestitve sklopa projekta, kot samostojnega projekta v razvojno prioriteto: Pametna regija
Ukrep(i) znotraj ključne razvojne prioritete iz RRP¹⁰	Ukrep Povečanje obsega, kakovosti in dostopnosti do storitev JPP
Ostale razvojne prioritete, na katere se projekt nanaša	Bolj pametna regija
Ukrepi znotraj ostalih razvojnih prioritet	Ukrep Razvoj, promocija in trajnostne oblike turizma Ukrep Izgradnja manjkajoče infrastrukture za razvoj turizma
Opis projekta¹¹	<p>Bohinjska železnica od Jesenic preko Gorice do Trsta je bila zgrajena kot del smelega projekta t.i. novih alpskih železnic, s katerim je avstro-ogrsko država povezala Dunaj, Prago in München z Jadranom. Zaradi političnih sprememb in preusmeritve prometnih tokov ter posledične odsotnosti modernizacij se je večina impozantnih gradbenih objektov na progi ohranila v praktično izvorni obliki. Med njimi izstopajo: solkanski most, bohinjski predor, viadukt čez Idrijco v Bači pri Modreju, poslopje novogoriške železniške postaje, kurilnica (remiza) v Novi Gorici itd. Ti in še nekateri drugi objekti so v okviru Poti miru od Alp do Jadrana vključeni v poskusni seznam svetovne dediščine pri Unescu.</p> <p>Arhitekturna in tehniška dediščina Bohinjske železnice predstavlja skupaj s privlačno pokrajino, po kateri poteka, enega glavnih adutov za turistično trženje proge in oblikovanje novih turističnih produktov, hkrati pa prispeva tudi k atraktivnosti vsakodnevnih prevozov. Bohinjsko progo se kot prvovrstna kulisa že desetletja uporablja za vožnje muzejskih in drugih turističnih vlakov, razna snemanja ipd. Slovita založba turističnih vodnikov Lonely Planet je vožnjo po Bohinjski progi uvrstila med 60 najzanimivejših potovanj z vlaki na svetu. Nove priložnosti se odpirajo na področju čezmejnega sodelovanja; v Trstu se pravkar prenavlja končna postaja Bohinjske proge, v kateri bo železniški muzej in razne turistične vsebine (med drugim hotel), postaja pa bo služila za odhode turističnih vlakov po Bohinjski progi tudi v smeri Slovenije; v ta namen je bil leta 2017 že obnovljen odsek Bohinjske proge med Opčinami in državno mejo pri Repentabru. Prav tako se odpirajo možnosti za oblikovanje nove turistične ponudbe v navezavi z avstrijsko Koroško.</p> <p>Dediščina Bohinjske proge žal ni ustrezno zavarovana in ovrednotena, kar pomeni njeno ogroženost, bodisi zaradi njenega neustreznega vzdrževanja kakor tudi zaradi morebitnega neustreznega pristopa pri prihodnjih infrastrukturnih posegih. Prav zato</p>

⁹ Ustrezno razvojno prioriteto izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

¹⁰ Ustrezen/ustrezne ukrepe izberite iz Strateškega dela RRP 2021–2027 (stran 94 do strani 113)

¹¹ Maksimalno 5.000 znakov s presledki.

	<p>je oblikovanje ustrezne strategije varovanja, obnove, upravljanja in trženja dediščine nujna naloga in osnovna podlaga za vse prihodnje posege.</p> <p>Na seznamu kulturnih spomenikov je trenutno zgolj 13 objektov na Bohinjski progi; med njimi recimo ni niti nekaterih značilnih in lepo ohranjenih postajnih poslopij, kot sta npr. Most na Soči ali Kanal. Od vrste lepih kamnitih mostov so zavarovani le mostovi v Blejskem Vintgarju, viadukt čez Idrijco v Bači pri Modreju in Solkanski most. Slednji je varovan zgolj kot spomenik lokalnega pomena, čeprav bi si glede na svojo izjemnost v svetovnem merilu zaslužil zavarovanje kot kulturni spomenik državnega pomena. Od predorov je spomeniško zavarovan edinole Bohinjski predor.</p> <p>Strategija upravljanja s kulturno dediščino Bohinjske železnice mora pokrivati vse krake homogenega regionalnega železniškega omrežja, ki iz severnoprimorske regije sega v sosednji regiji (Gorenjsko in Obalno-kraško) ter preko državne meje v Italijo. Gre za proge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proga št. 70 Jesenice – Sežana (129,185 km) - proga št. 71 cepišče Šempeter – Vrtojba – drž. meja (1,855 km) - proga št. 72 Prvačina – Ajdovščina (14,833 km) - proga št. 73 cepišče Kreplje – Repentabor – drž. meja (2,501 km) <p>Predlagani projekt zajema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - celovito evidentiranje nepremične in premične dediščine (arhitekturne, tehniške ..); - načrt varstva, obnove, upravljanja in trženja dediščine; - podporo oblikovanju turističnih produktov, temelječih na dediščini Bohinjske proge (muzejski vlak, Pot miru ...); - podporo uporabnikom prostorov, ki nudijo javne vsebine v železniških objektih.
Ciljna skupina, ki jo projekt naslavlja	<ul style="list-style-type: none"> - oblikovalci turistične ponudbe (turistične agencije, destinacijske organizacije) - organizacije s področja kulture, turizma, izobraževanja (društva, javni zavodi ...) - načrtovalci infrastrukture
Cilji projekta	<ul style="list-style-type: none"> - ohranitev in obnova kulturne dediščine - podlaga za vse prihodnje posege v železniško infrastrukturo - omogočanje razvoja atraktivnih turističnih produktov, vezanih na železniški prevoz - umeščanje kulturnih, turističnih in izobraževalnih vsebin v železniške objekte - povečanje atraktivnosti prevozov za vse uporabnike
Kazalniki za spremljanje projekta¹²	<ul style="list-style-type: none"> - A: število ustrezno evidentiranih in zavarovanih objektov - B: dokument o celovitem varstvu, obnovi, upravljanju in trženju dediščine Bohinjske železnice - C: integralni turistični produkti, vezani na kulturno dediščino Bohinjske železnice - D: stalne turistične, kulturne in izobraževalne vsebine v železniških objektih (razstave, muzejske zbirke, informacijski centri ...)
Izhodiščna vrednost kazalnika (l. 2020)	<ul style="list-style-type: none"> - A: 12 - B: NE - C: 3 - D: 7
Ciljna vrednost kazalnika (l. 2027)	<ul style="list-style-type: none"> - A: 60 - B: DA - C: 10 - D: 20
Viri podatkov za spremljanje kazalnikov	<ul style="list-style-type: none"> - ZVKDS - upravljavec železniške infrastrukture - prevoznik - turistični ponudniki, destinacijske organizacije
Nosilec projekta	<ul style="list-style-type: none"> - regijske razvojne agencije ali - regionalni upravljavec infrastrukture (trenutno ne obstaja)
Partnerstvo v projektu	<ul style="list-style-type: none"> - Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije (ZVKDS) - Ministrstvo za kulturo - Ministrstvo za infrastrukturo

¹² Skladni s kazalniki, definiranimi v Strateškem delu RRP 2021–2027, lahko pa dodate tudi nove, specifične kazalnike za posamezen projekt.

	<ul style="list-style-type: none"> - regionalni upravljavec infrastrukture (trenutno ne obstaja) - prevoznik (trenutno Slovenske železnice) - občine - lokalne in regionalne destinacijske organizacije - razne kulturne, turistične, izobraževalne organizacije in društva 	
Trajanje projekta	2021–2027	
Stroški projekta in predvideni viri financiranja projekta (EU sredstva, nacionalna sredstva, lastna sredstva)	<p>Predvidena vrednost projekta: 1.050.000 €, od tega na območju severnoprimske regije 630.000 € (Gorenjska regija: 315.000 EUR, Obalno-kraška regija: 105.000 EUR) Viri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nacionalna sredstva - EU sredstva - Sredstva regij/občin 	<p style="text-align: right;">Deleži:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do 40% - do 40% - do 20%